

Saab 9-5 Aero Sedan AU-spec 2010–11

NEVS-brevet onsdag 13 mars

1. Volvo S60 och V60 finalister i Årets bil i världen

2. Volvos världsnyhet får hård kritik: "En meningslös mediekupp"

3. Efter ordern om roligare bil – så blev nya Toyotan

4. Provkörning av Henning Sjöströms Rolls-Royce Silver Cloud III

5. Guide: Tvätta bilen på vintern

6. Buick Riviera

7. Grattis Ford Galaxie!

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volvo S60 och V60 finalister i Årets bil i världen

Elias Andersson

7 mars 2019

Nu har juryn utsett de tre finalisterna i den prestigefyllda tävlingen ”World Car of the Year”. En av finalplatserna upptas av den svenska titelförsvararen Volvo, den här gången med S60 och V60 som räknas som en modell. Rivalerna är två lyxiga elbilar.



”World Car of the Year”, eller Årets bil i världen, är ett pris som delas ut av en jury bestående av 86 motorjournalister från olika delar av världen. Nu har de kokat ner alla årets bidrag till tre finalister.

Och det står klart att Volvo får chans att försvara sin titel. Efter att märket vunnit förra årets upplaga av tävlingen med suven XC60 är S60 och V60 nu garanterad en pallplats. Mot den står de två lyxiga elbilarna Audi e-tron och Jaguar I-Pace– båda med ett instegspris närmare 900 000 kronor. Den senare tog för bara några dagar sedan hem priset för Årets bil i Europa.

Volvo XC40 fanns också med bland bilarna på topp tio, men föll bort inför finalrundan. Den är däremot fortfarande kvar som en av finalisterna i kategorin ”World Car Design of the Year”, där även Suzuki Jimny och Jaguar I-Pace har gått vidare.

Skulle Volvos kompaktsuv bli helt utan pris torde det ändå vara en tröst att den i fjol vann den europeiska tävlingen framför konkurrenterna Audi A8, Kia Stinger, BMW 5-serie, Seat Ibiza, Citroën C3 Aircross och Alfa Romeo Stelvio.

Vilka som vinner respektive kategori får vi reda på den 17 april på bilsalongen i New York.

Finalisterna i de olika World Car of the Year-kategorierna:

World Car of the Year
Volvo S60/V60
Jaguar I-Pace
Audi e-tron

World Luxury Car
Audi A7
Audi Q8
BMW 8-serie

World Performance Car
Aston Martin Vantage
McLaren 720S
Mercedes-AMG GT 4-door Coupé

World Urban Car
Hyundai Santro
Kia Soul
Suzuki Jimny

World Green Car
Audi e-tron
Hyundai Nexo
Jaguar I-Pace

World Car Design of the Year
Volvo XC40
Jaguar I-Pace
Suzuki Jimny



Elias Andersson

2. Volvos världsnyhet får hård kritik: "En meningslös mediekupp"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-03-08 06:25

Begränsar hastigheten till 180 km/h – en siffra tagen helt ur luften.



Volvos nyhet om att alla bilmodeller snart får en automatisk fartspärr på 180 km/hväckte mycket reaktioner i bilvärlden.

Vissa hävdade att Volvo nu i princip ger upp hoppet helt om att locka köpare på den viktiga tyska marknaden, eftersom de vill kunna köra snabbare på autobahn. Andra välkomnade nyheten eftersom den är tänkt att minska utsläppen och höja säkerheten.

Klart är i alla fall att Volvo blivit betydligt mycket bättre på den här typen av pr-grepp än för bara några år sedan. När Volvo gjorde klart att det bara ska lanseras elektrifierade modeller från i år plockades det upp som en jättenyhet i hela världen och många misstolkade beskedet helt som att Volvo bara skulle bygga helt eldrivna bilar.

"En helt godtycklig siffra"

Även den här nyheten har plockats upp världen över, bland annat av amerikanska Fox News av alla medier, men enligt skribenten Will Sabel Courtney på sajten The Drive är det inget annat än en meningslös mediekupp.

"Ja, hög hastighet kan vara farligt. (Eller, för att vara pedantisk, kan det vara farligt att tappa hastighet snabbt.) Men 180 kilometer i timmen är en helt godtycklig siffra att välja, en siffra som verkar ha plockats helt ur luften", skriver han.

180 km/h är fortfarande betydligt snabbare än de flesta någonsin kommer köra

Volvo förklarar inte tydligt nog i pressmeddelandet varför just den här hastigheten valdes och 180 km/h är ändå betydligt snabbare än de flesta någonsin kommer köra, enligt Will Sabel Courtney.

Det hade i så fall varit mycket rimligare att begränsa hastigheten till exempelvis 160 km/h, den högsta tillåtna hastighetsbegränsningen i världen (i Förenade Arabemiraten), eller till den högsta tillåtna hastigheten i varje land.

SVENSKA DAGBLADET

3. Efter ordern om roligare bil – så blev nya Toyotan

Av Eric Lund 2019-03-10

Under vissa perioder har Toyota RAV4 varit världens mest sålda suv. Den nya generationen är kraftigt omarbetad och lockar med flera kloka egenskaper. Frågan är bara hur inbjudande den är som bilupplevelse.



Nya Toyota RAV4 har en radikalt annorlunda hållning jämfört med sin föregångare, även om yttermåtten bara skiljer millimeter hit och dit. Syftet är att ge modellen en mer robust framtoning.

Ordern kom från högsta ort: inga fler tråkiga bilar. Det kan låta enkelt, men vad menade egentligen Toyotas koncernchef Akio Toyoda när han satte ned foten för några år sedan?

Svaret kan möjligen sökas i nya Toyota RAV4, märkets mellanstora suv-modell. När den första modellen presenterades 1994 var den nyskapande. Dittills hade suvar varit rena terrängbilar, ofta baserade på chassit från en lätt lastbil med komfort och väghållning flera snäpp under vanliga personbilar.

Med första RAV4 visade Toyota vägen för den moderna suven: personbilskomfort, lättkörd och med en lekfull aura av äventyr utan machoinslag. Sedan dess har den utvecklats i flera steg och för varje generation blivit mer mogen och tillrättalagd. Den nya bilen – den femte generationen – är på några millimeter när lika stor som den närmaste föregångaren. Den ska ändå vara rymligare tack vare bättre paketering som följer av en ny och mer flexibel plattform.

Till Sverige kommer den endast som hybrid där bensinmotorn på 2,5 liter kompletteras med en eller två elmotorer. Enligt Toyota valde 85 procent av de europeiska RAV4-köparna 2018 hybridversionen och företaget räknar med 90 procent för det nya exemplaret.

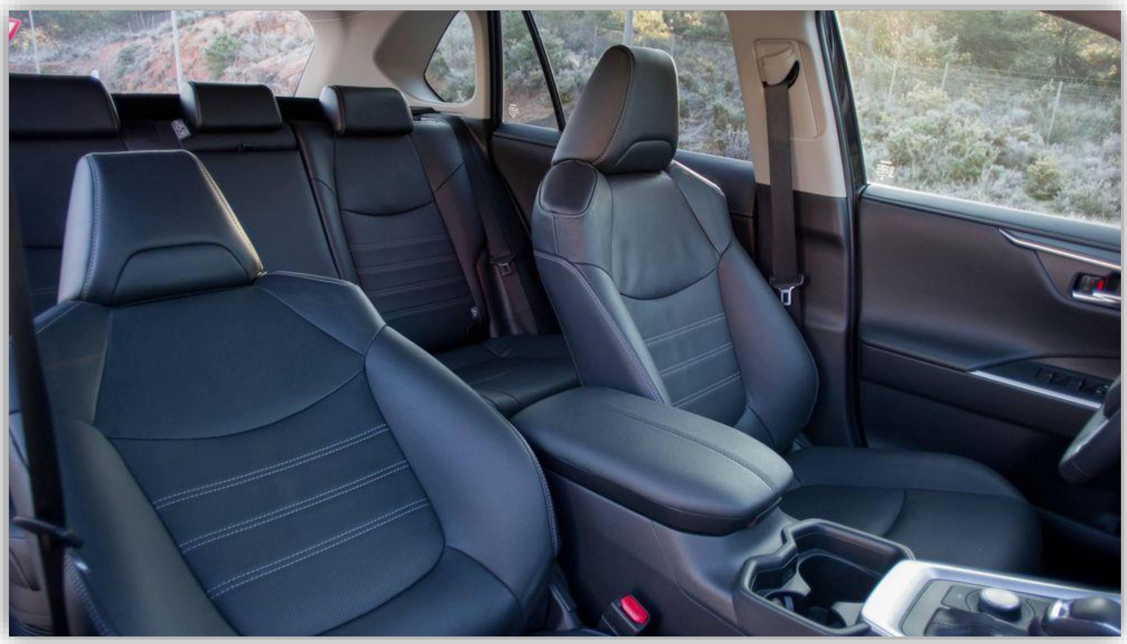
Batteriet går inte att ladda med sladd, Toyota håller fast vid sin ursprungliga lösning (från första Prius 1997) där förbränningsmotorn samt återvunnen bromskraftsenergi petar in energi i batteriet. En laddhybridversion lär vara på gång.



En chosefri och lättarbetad förarmiljö där många vitala funktioner manövreras med tydliga reglage. Pekskärmens menysystem och navigationshjälp känns inte helt modern. Där ligger Toyota efter flera konkurrenter.



Digital innerbackspegel kräver tillvänjning, för den ovane blir det lätt lite skeva intryck och nästan åksjukekänsla. Fördelen är att spegeln aldrig skyms av skrymmande last i kupéutrymmet. Den går även att ställa om till vanlig spegelfunktion.



Ombonad kan man inte skylla RAV4 för att vara. Läderklädseln i detta topputrustade exemplar känns lite hal och billig. Men byggkvaliteten är god och framstolarna har bra komfort.

Jag provkör först den fyrhjulsdrivna versionen, där elmotor nummer två står för driften av bakhjulen. Det finns alltså ingen mekanisk förbindelse mellan fram- och bakaxel. Föregångaren fick kritik för att fyrhjulsdriften var senfärdig och otillräcklig. Det säger sig Toyota ha åtgärdat och några kilometer på en enkel men bitvis slabbig terrängsträcka vittnar om att man nu åtminstone grejar start i hal backe.

Bensinmotorn är helt nyutvecklad och skiljer sig från dagens ”norm” genom att inte ha turbo. Tack vare så kallad Atkinsonprincip för förbränningen har den enligt Toyota en verkningsgrad på 41 procent, att jämföras med cirka 30 procent för vanliga Ottomotorer.



Fyrhjulsdriften är elektrisk med en elmotor som driver bakaxeln vid behov.
Under den enkla terrängkörning som provturen erbjöd tog sig RAV4 fram med ackuratess.

Fartresurserna är fina när alla tre motorerna samverkar, men bensinmotorn är högljudd och lite rå i gången. Överlag är ljudkomforten inte någon paradgren och landsvägskomforten är bara på topp så länge underlaget är slät asfalt.

Överlag är Toyota RAV4 även i sitt nya utförande en prydlig, aningen sammanbiten leverantör av transporttjänster under en lång rad strävsamma vardagar där väder och väglag knappast aldrig kommer att utgöra något hinder. En allsidig och klok suv – men från att ha varit ensam i sin genre är denna storleksklass numera ett getingbo där snart sagt varje biltillverkare vill vara med.

Akio Toyodas order om roligare bilar må ha tagit nya RAV4 flera steg i rätt riktning, men någon sprittande bilupplevelse är den ännu inte.

Specifikationer | Toyota RAV4 2.5 E-CVT AWD-I Executive

Grundpris: 365 900 kr (billigaste fyrhjulsdrivna version Life 315 900 kronor).
Förbrukning: 5,7 liter/100 km (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp: 130 gram/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp: 2,8 mg/km.
Motor: Fyrcylindrig 2,5-liters bensin, dubbla elmotorer.
Kraftöverföring: Steglöst variabel växellålda, fyrhjulsdrift.
Skatt: 1 508 kronor.
Max effekt: 222 hk.
Max vridmoment: 221 newtonmeter (bensin).
Tjänstevikt: 1 650–1 730 kg.
Maxlast: 495–575 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter): 4,60/1,86/1,69.
0–100 km/tim: 8,1 s.
Toppfart: 180 km/h.

Motor/växellåda
Betyg: 5 av 6
Bensinmotorn är rekordeffektiv enligt Toyota (41 procents verkningsgrad), men en ganska oförfinad drivkälla ur komforthänseende. Drivlinan som helhet och steglös utväxling fungerar fint och förefaller snål.

Ekonomi/miljö
Betyg: 5 av 6
Ett längre test skulle ge stabilare bedömning av hur bränslesnål (och klimatsmart) bilen verkligen är. Men den preliminära slutsatsen är att den hushållar väl med bensindropparna, sett till bilstorleken och drivlinans utförande.

Köregenskaper
Betyg: 4 av 6
Toyota yvs över att nya RAV4 ska vara piggare att köra. Det är den, men det är ändå en ganska blek körupplevelse. Fjädringskomforten är bra utan leverera någon toppnotering.

Säkerhet
Betyg: 5 av 6
Ännu ej bedömd av Euro NCAP, men något annat än fem stjärnor vore en sensation. Den aktiva säkerhetsutrustningen är god.

Helhet
Betyg: 4 av 6
Ett steg framåt jämfört med föregångaren. Bland mellanstora suv-bilar är den ett genomarbetat val, men som helhet mer adekvat än enastående. Toyota finslipar hybridtekniken och såväl effektivitet som körkänsla är bättre än tidigare.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av Henning Sjöströms Rolls-Royce Silver Cloud III

Jesper Åhlander 10 mars 2019

Finast av de finaste, lyxigast av de lyxigaste, gräddigast av gräddan, societeternas societet, bilvärldens crème de la crème: Rolls-Royce. Inget annat bilmärke har samma status som den brittiska biltillverkaren.



Rolls-Royce står för det okända, det mystiska och det ouppnåeliga. Rolls har alltid suttit fastklistrad på toppen av isberget – de tillverkar de finaste av alla bilar. Oavsett hur exklusiva bilar andra biltillverkare har lyckats åstadkomma har de aldrig kommit i närheten – en Rolls är alltid en Rolls. Det spelar ingen roll vilken bil du ställer bredvid en Rolls-Royce. Den andra bilen kommer ändå alltid att se underlägsen ut.

Om Rolls-Royce är den finaste av alla biltillverkare, så finns det en Rolls som kanske är finast av alla Rollsar: Silver Cloud. Det är ju förstås högst subjektivt – vi har väl alla vår alldeles egna favorit-Rolls, eller hur? Men det är något speciellt med det där silver-molnet… Det är få bilar som lyckas utstråla maskulinitet och femininitet på samma gång, men Silver Cloud är en av dessa.

En av de få förunnade som hade råd att äga bilarnas bil var så småningom Henning Elof Sjöström. Henning föddes 13 maj 1922 i Burträsk, Västerbotten. Han kom från ett fattigt jordbrukarhem och var ett av tolv syskon. Eller som han själv uttryckte det: ”Jag kommer från busken i Norrland”. I sina memoarer berättar han om hur han en dag tyst smög fram till sin mors gungstol och frågade: ”Mor, vad vill du jag ska bli i världen?” Hon svarade, mellan två rader i sin bibelläsning: ”Arbeta och läsa. Läsa och arbeta. Det är din väg. Huvud har du, envis är du och stark är du.” Han skriver att han närmade sig henne försiktigt den gången, för en gång tidigare hade en av gungstolens medar råkat krossa hans högra stortå, så att han därefter alltid hade en normalstor och en jättestor tå. En tå som Sjöström tyckte gjorde honom ”unik”.



Läder, trä och krom i härlig symbios. Ratten har samma diameter som på en 50-fots segelbåt och handbromsen känns som Franciskus påvespira.

Henning Sjöströms egna historier är fulla av sådana märkliga utvikningar. Det är inte alltid lätt att veta vad som är sant och vad som är skröna. Om detta var hans mors bedömning av hans karaktärsegenskaper verkar hon i alla fall ha haft rätt. Henning började arbeta i skogen, liksom många av sina bröder, och flyttade så småningom till Fagersta för att jobba i gruvan. Det var på en friidrottstävling där som hans talanger som spjutkastare upptäcktes. Han tävlade för Skellefteå AIK och tillhörde en tid den svenska eliten i spjutkastning. Hans personliga rekord från 1944 var 66,72 meter. När han drabbades av tennisarmbåge och var tvungen att lägga ner spjutkastningen sörjde han inte.

Enligt honom själv hade han inte ägnat sig åt idrott för att det var kul, utan för att få möjligheter – vilket han fick i form av ett handlån av Idrottsbladets chefredaktör Torsten Tegnér. De pengarna räckte till ett års studier, precis vad han behövde för att bli behörig att läsa juridik. Henning blev Sveriges första så kallade kändisadvokat. Han tog sig tidigt an uppmärksammade mål som Haijbyaffären (Kurt Haijby dömdes för utpressning sedan han påstått att han haft en sexuell relation med kung Gustav V) och Neurosedynrättegången (där Sjöström stämde läkemedelsföretaget Astra på uppdrag av dem som blivit skadade av läkemedlet Neurosedyn).

För sin lojala rättshjälp till finansmannen Torsten Krueger fick han en egen spalt i Aftonbladet, som Krueger vid den här tiden ägde, vilket gav honom ytterligare exponering. Han hade även en spalt i Damernas Värld, där han blev känd som skilsmässoadvokat. Genom sitt sätt att ständigt synas i medierna bröt han tydligt mot de diskreta sociala koder som dittills hade gällt för advokater. En del av kollegerna misstyckte naturligtvis, men Henning ansåg att han behövde uppmärksamheten för att visa upp sig för presumtiva kunder.

Ett led i att tillskansa sig uppmärksamhet blev den Rolls-Royce som Henning köpte i mitten på 1960-talet. Chassinummer LCSC3B levererades i maj 1965 till H Sjostrom. Enligt Henning själv köade han i över två år för att få köpa en ny Rolls-Royce. Inte förrän en annan kund drog sig ur fick han ta över beställningen på den Silver Cloud III som han sedermera blev ägare till.



Baksätet gör dig inte besviken… Om du är smalare än en snökäpp,
har kortare ben än en tax och mindre fötter än ditt nattduksbord.

Silver Cloud presenterades 1955 och blev en stor försäljningsframgång för Rolls-Royce. Med den nya modellen vände det interna styrkeförhållandet mellan Rolls och syskonmärket Bentley. Alltsedan trettiotalet hade Bentley sålts i större volymer än den exklusivare Rolls. I fallet med företrädaren Silver Dawn kontra Bentley R-type hade man sålt tre Bentley på varje Rolls. Men med Silver Cloud kontra Bentley S-type sålde man nästan exakt lika många av båda märkena.

Silver Cloud är Rolls-Royces version av Bentley S Continental Flying Spur. Det enda som skiljer bilarna åt rent utseendemässigt är i princip bara motorhuven och grillen. Internt hette den Rolls-Royce S3 Continental Flying Spur, men eftersom ”Continental” var förbehållet Bentley, blev det officiella namnet i stället Rolls-Royce Silver Cloud III. Bilen presenterades på bilutställningen i Earls Court 1963. Just det här exemplaret är byggt av karosserifirman H J Mulliner, Park Ward. Mulliner byggde flera olika specialversioner på Rolls-Royce-chassin, bland annat cabrioleter – men Hennings är en fyradörrars sedan. Största visuella skillnaden mot tidigare två versioner av Silver Cloud är de två extra strålkastarna.

Rolls är den biltillverkare som hållit fast hårdast i sitt konservativa bilkoncept. De har alltid vetat vad som symboliserar en lyxbil. Från den dagen då Rolls tillverkade sin första bil, i början av 1900-talet, har de trotsat naturlagarna med sin kantiga lyxbilsdesign. Rolls-Royce ger blanka f-n i allt vad aerodynamik heter. Och så fortsätter det än i dag. Vilket är lite ironiskt, eftersom Rolls också tillverkar flygplansmotorer…

Jag vrider om nyckeln och väntar mig ett väl avstämt vrål från den 6,2 liter stora V8:an. Men inget händer. Eller jo, det gör det visst. Men man märker det inte. Varken på bilens insida eller utsida. Motorn är tyst som en mus. Jag lägger högerhanden på rattväxeln, för automatlådan till läge ”4” och flyttar försiktigt högerfoten till gaspedalen. Ett lätt tryck med tårna och Hennings lyxlimpa börjar röra på sig.



Buddhisten Henning gav bilen namnet ”Nirvana”,
vilket står på plaketten på instrumentbrädan.

Det känns som om den tunna, svarta ratten egentligen vill att jag ska bära vita handskar. Det känns på något vis fel att inte ha det. Jag håller därför försiktigt i ratten, vars rattstång har en något brantare lutning än hos Bentleys version. Den lägre rattpositionen kom till för att skapa en ”sportigare” körställning. Innan jag hade kört den här bilen gick inte riktigt ”sport” och Rolls-Royce hand i hand i mina öron. Men nu… gör det inte heller det. Det här kan vara en av de osportigaste bilar jag någonsin har kört. Men inte på ett negativt sätt. Den här bilen kör man inte – den åker man i. Även om man kör den, om du förstår vad jag menar. Den är inte byggd för att köras på det viset som vi bilentusiaster menar med att ”köra”.

Att sitta bakom ratten och framföra det här fartyget, för det är vad det känns som, är ingen barnlek. Det här är en lång bil. Med sina 535 centimeter är den 20 centimeter längre än BMW:s nya flaggskepp X7 och en centimeter längre än Rolls-Royce senaste bjässe Cullinan. Om du någon gång har besökt kommandobryggan på ett tank- eller containerfartyg så vet du känslan. Någonstans – långt, långt där framme – tar fartyget slut. Man kan inte se vart, man vet bara att det gör det.

Som tur är har de flesta tank- och containerfartyg en mast i fören, som hjälper till att markera slutet. Förmasten, som den heter, finns för att fungera som installationsfundament för radar, antenner och navigationsljus. RR Silver Cloud III har också en ”mast” i fören. I det här fallet heter den dock Spirit of Ecstasy (eller Spirit of Speed, Emily, The Flying Lady eller Nelly in Her Nighty – kärt barn har många namn) och fungerar som… utsmyckning? Även om Spirit of Ecstasy inte har lika många tekniska funktioner som en förmast, så är det en himla tur att hon finns – för annars hade man inte vetat var det här brittiska kryssningsfartyget slutar.



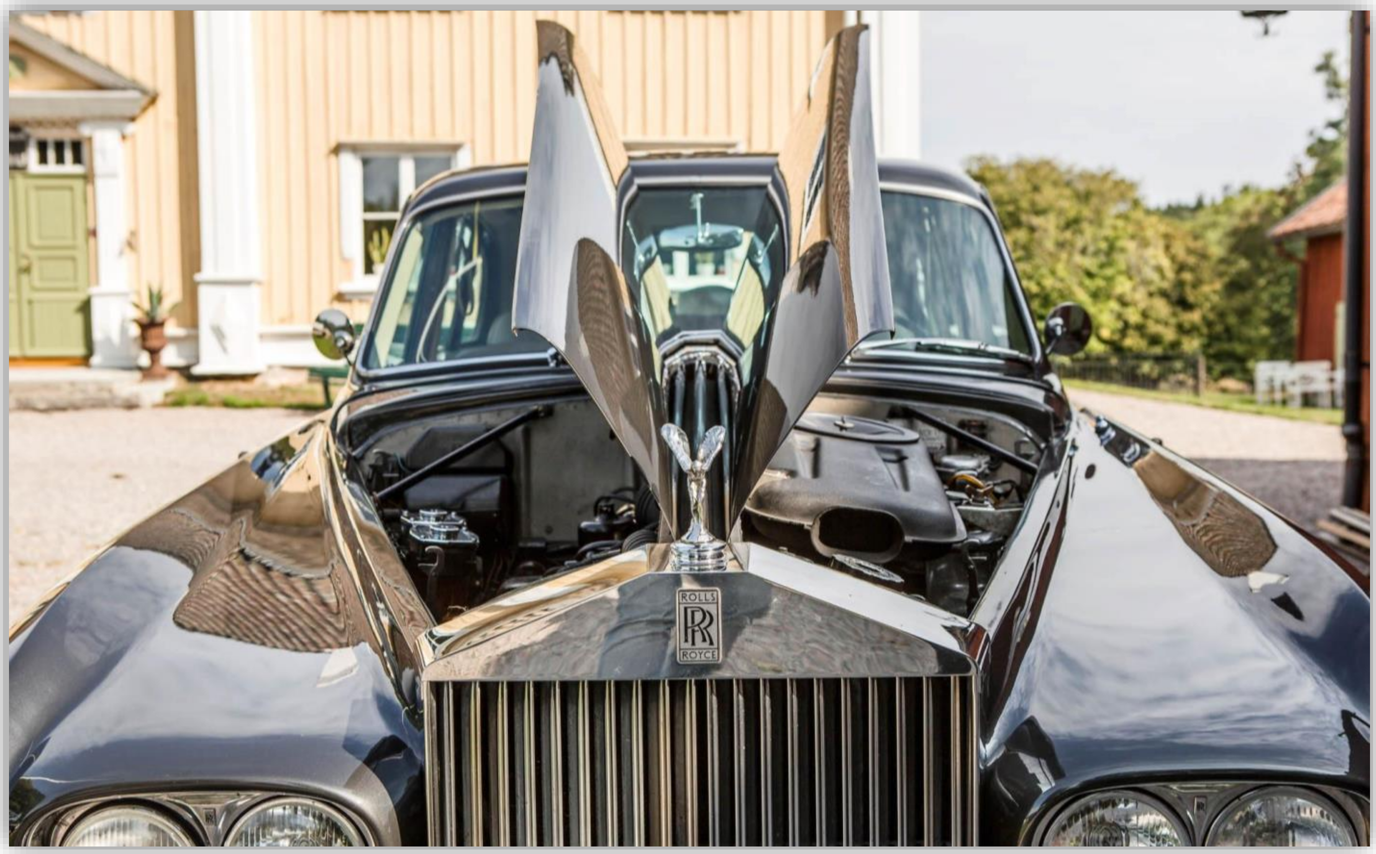
Vi säger stort tack till Kjell Lind, som numera vårdar Hennings bil som sitt eget barn. Om det inte vore för honom kanske Nirvana hade legat nedgrävd någonstans… Hemska tanke!

I en bil som den här sträcker man på sig lite extra per automatik. Jag tror att man blir längre av att åka Rolls-Royce. Dessutom lyfts ögonbrynen några millimeter högre. Och nästippen likaså. Man känner sig viktig. Jag känner mig viktig. När jag därutöver tänker på vilka personer som har åkt i just den här Rollsen rynkar sig pannan som ett dragspel. Henning hade många prominenta (ja, jag fick googla den exakta betydelsen av prominent; framstående, förnäm, bemärkt, berömd, celeber, betydande, inflytelserik, mäktig) vänner som ofta syntes tillsammans med honom.

LÄS MER: Provkörning av Rolls-Royce Cullinan

En av dessa var världsmästaren i tungviktsboxning – Ingemar Johansson. När Ingo åkte med Henning i Rollsen förutsätter jag att han satt i något av framsätena och att Henning satt bredvid honom. I de fall bilen framfördes av en chaufför, vilket var relativt ofta, förutsätter jag att det var Henning som satt i baksätet. Det finns nämligen inte en chans att Ingo skulle få plats där bak. Speciellt inte med tanke på att Hennings och Ingos vänskap var som starkast efter boxningskarriärens slut. Som de flesta vet växte, så att säga, Ingo en aning i omfång efter att han slutat boxas.

Det är mycket möjligt att Ingo fick plats i baksätet, men han skulle varken ha kunnat ta sig i eller ur. Bakdörrarna på Silver Cloud är nästan mindre än matluckorna på Långholmens centralfängelse. Jag vet, jag har bott där (efter att fängelset lades ner). Att ta sig genom den bakre dörröppningen på Rollsen för mig, som är smalare än en ettårig björkplanta, är en uppvisning ingen utom möjligen min sjukgymnast ska behöva bevittna. Problemet är att bakdörrarna inte följer med över bakhjulen. Detta innebär att större delen av baksätets sits och hela ryggstödet är gömt en bra bit in i bilen. Ett något begränsande utförande som inte passar en bil av denna sort.



Motorhuven öppnar sig som två vingar, i samma formation som kylarprydnaden, Spirit of Ecstasy.

Inredningen i Silver Cloud är gedigen som få andra. Det som ser ut som krom är krom, det som ser ut som trä är trä och det som ser ut som läder är läder. I vilken annan bil som helst skulle de där attributen kunna vara plast. Men inte i en Rolls. På samtliga sittplatser omsluts man av det mjukaste av läder och var man än lägger blicken slås man av den enastående detaljkvalitén.

När just den här bilen var ny var den så att säga redan ”gammal”. Den efterföljande Silver Shadow, som kom 1965, var modernare på alla punkter. Trots detta hittar man en del moderna attiraljer även i Silver Cloud. Ta bara en sådan sak som elektriska fönsterhissar. En finess som inte kom förrän långt senare hos många andra biltillverkare. Men Rolls var medvetna om att de var tidigt ute. I fall att de elektriska fönsterhissarna skulle krångla finns det även möjlighet att hissa upp och ner rutorna mekaniskt via en lös vev som pluggas in i dörrsidan. Bara i Rolls-Royce!

LÄS MER: Frank Sinatras Rolls-Royce på auktion

”Det är märkligt vad en Rolls-Royce kan mystifiera”, sa Henning när han medverkade i tv-programmet Gäst hos Hagge på Sveriges nationaldag 1980. Henning tyckte om att leva på stor fot och han tyckte dessutom om att göra väsen av det. Det finns många historier om Henning Penning, som han föraktfullt kallades, där hans Rolls figurerar. Det stack så klart i ögonen på folk att en offentlig försvarare åkte Rolls-Royce. En för de flesta ouppnåelig bil.

Och inte blev det bättre av att Henning använde bilen på ett så uppståndelseväckande sätt som han gjorde. Henning var en stor beundrare av opera. Men något som störde honom var att han inte kunde beställa champagne i pauserna på Kungliga Operan. Vid minst ett tillfälle lät han därför en notarie köra upp hans Rolls-Royce framför porten och servera kyld champagne och rysk kaviar. Ett beteende som kvällspressen älskade och som gav Henning den uppmärksamhet han ville ha.



Växellådan har fyra växlar framåt och en bakåt.
Fullt tillräckligt för den urstarka V8:an att spela med.

Samtidigt försvarade han sitt bilval på ett befogat sätt. I den där intervjun med Hagge Geigert sa han till exempel: ”Se er omkring utmed kusten. Varenda båt här i Stockholm kostar mer än min Rolls-Royce – och då använder de inte ens den tre veckor om året”. Henning beskrev även sin bil som ”en mycket bra investering”, dels i sin karriär, men även i rent ekonomiskt värde.

Under åren fick Henning flera erbjudanden om att sälja sin bil. Till envisa spekulanter sa han antingen att den kostade två miljoner kronor i kontanter och en fabriksny Rolls-Royce. Eller att han minsann skulle låta sig begravas i bilen. Det sistnämnda hade antagligen med Hennings religion att göra. Han var en av Sveriges första offentligt bekännande buddhister och tyckte om sin Rolls så mycket att han gav den namnet Nirvana – buddhismens eftersträvansvärda själsliga slutmål. Henning for till sitt slutmål 2011 och blev 89 år gammal – men bilen lämnade han kvar.



Silver Cloud har eldrivna fönsterhissar.
Dessa eleganta vevar används endast om elektroniken felar.



Rolls-Royce grundades den 15 mars 1906 av Charles Stewart Rolls och Frederick Henry Royce under namnet Rolls-Royce Limited. Från början producerades enbart bilar, men från 1914 utökade man med flygplansmotorer och sedan även dieselmotorer, marinmotorer och propellrar.

Rolls-Royce Silver Cloud III 1965

Pris Ursprungligt pris (1965): Grundpriset var 6 750 pund, Henning betalade 8 920 pund för sitt välutrustade exemplar – cirka 135 000 kronor. Uppsjkattat pris (2018): Cirka 3,5 miljoner kronor.

Motor Bensin. 8-cylindrig V-motor. 2 ventiler per cylinder. Cylindervolym 6 223 cm3. Max effekt 220 hk (162 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 450 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, bakhjulsdrift. 4-stegad automatisk växellåda. | HJUL: Däck 235/75-15.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 312, längd 535, bredd 190, höjd 162, spårvidd f/b 148/152. Tjänstevikt 2140. Tank 82 liter.

Fartresurser Acceleration 0-97 km/h 10,8, toppfart 187 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning cirka 2 l/mil.



Få är de som har den dåliga smaken att kalla Silver Cloud för ful. De smäckra linjerna omsluter hela karossen. Förutom grillen då, den har alltid sett ut som ett sjuvånings hyreshus.

5. Guide: Tvätta bilen på vintern

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-01-29 12:56

Kyla, slask och asfaltrester kan göra det nästan omöjligt att få bilen ren på vintern. Men det finns några enkla knep som gör tvättandet både roligare och effektivare.



På vintern är det extra viktigt att välja rätt avfettningsmedel för att få rent bilen.
Vårt test visar fyra favoriter.

När det knappt går att känna igen bilen på parkeringen, då vet man att det är dags för en biltvätt. Men samtidigt är det inte så kul att tvätta när frostvinden biter och man vet hur svårt det är att få bilen ren från vintersmutsen.

Men följer du våra tips här nedan så blir tvättandet vintertid både roligare och effektivare. Vi delar upp tipsen i tre grupper:

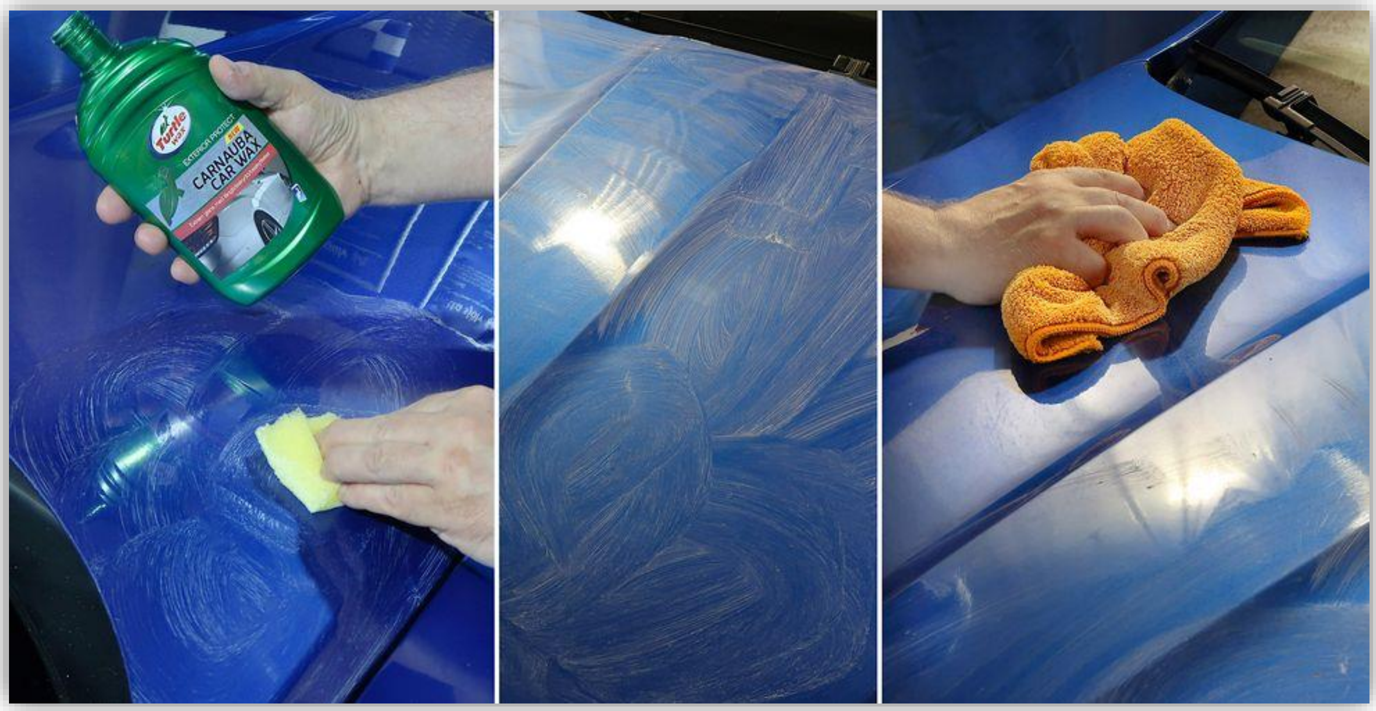
1) Förbered bilen inför vintern och kylan.
2) Använd rätt avfettningsmedel.
3) Handtvätt med högtryckstvätt är effektivare än automattvätt.



Duscha in gummilisterna runt dörrar och baklucka med silikonolja.
Överdriv inte mängden. Nu minskar risken att dörrarna fryser fast när frosten kommer.

Förbered bilen inför vintern och kylan

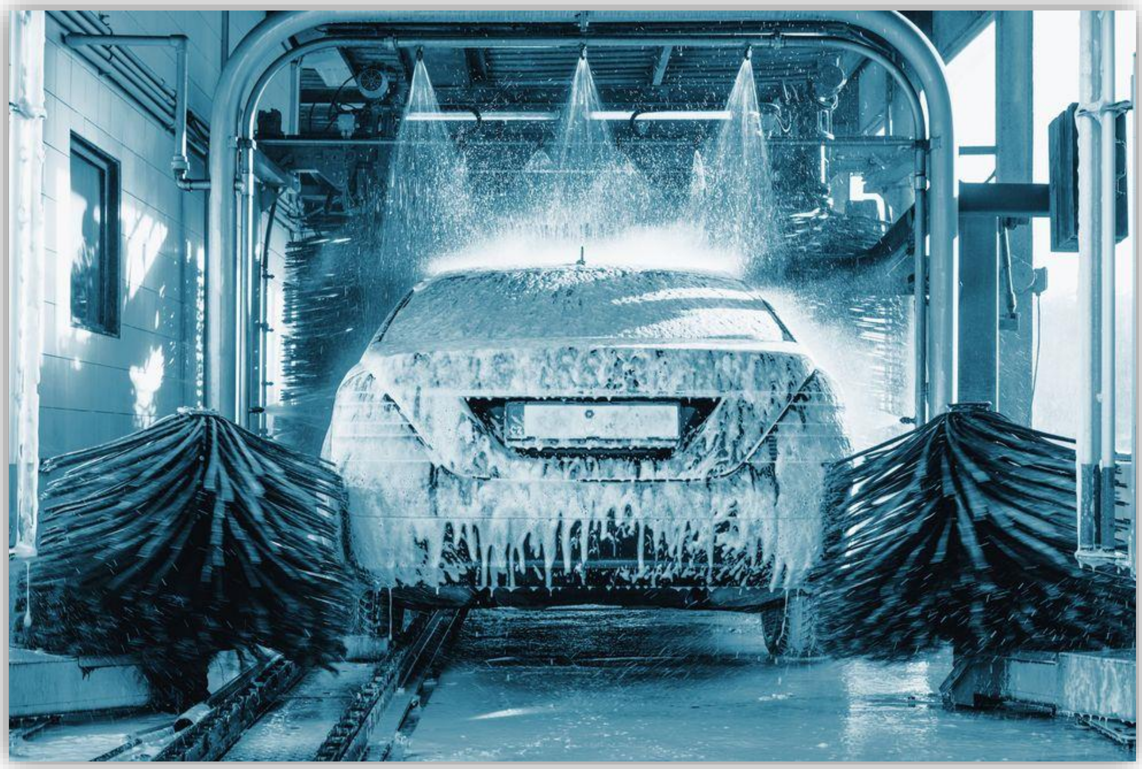
Det kan låta lite småpräktigt men förbereder man sig inför vinterns kyla är väldigt mycket vunnet.
A) Vaxa bilen på hösten. En blank lack gör det mycket svårare för smutsen att fastna. Ännu bättre resultat får man av en lackpolering och lackskydd, utfört hos en bilrekondare.
B) Smörj in alla gummilister i dörrarna med silikon. Annars är risken stor att dörrarna fryser fast.
C) Smörj dörrlåsen med låsolja. Förhindrar frysning och stoppar till viss del att vatten tränger in i låsets mekanism.
D) Fyll på spolarvätska innan frosten slår till. Då hinner spolarvätskan nå bort även till bakrutan (på en kombi).



Ett mycket effektivt, och enkelt sätt, för att hålla bilen ren på vintern är att vaxa lacken på hösten. Smutsen fastnar inte så lätt på en blank och rengjord lack.

Använd rätt avfettningsmedel

Vintersmuts ställer höga krav på avfettningsmedel. Välj de som är effektivast, se länkarna till vårt test av avfettningsmedel lite längre ned på sidan.
A) Kallavfettning fungerar dåligt på en våt bil. Om möjligt, vintertvätta bilen när lacken är torr – vilket gäller för både handtvätt och automattvätt.
B) Ibland måste man tvätta en bil som är våt från blöta vägar och då är alkaliska avfettningsmedel bäst. Alternativt naturavfettning, som ofta är förvånansvärt effektiv på blöta bilar.
C) Låt tiden hjälpa avfettningsmedlet. Spruta på medlet och vänta några minuter. Värme hjälper också till, en helt iskall bil är svårare att få ren och man kan behöva skölja den först för att få upp värmen i plåten.
D) Om du handtvättar, se till att stå på en spolplatta där avfettning och smuts samlas upp. Mikroavfettning är inte lämpligt vid en spolplatta, eftersom det löser avfettningsmedel i vatten.
E) Om det finns kvar små envisa tjärfläckar i lacken kan de lösas upp med en liten dusch universalspray, som exempelvis CRC 5-56 eller WD-40. Använd inte några andra, starka lösningsmedel för de kan ge fläckar på lacken.



Borstarna i en automattvätt repar inte lacken. De kan rotera helt utan vatten mot lacken, utan att skada något. Men det är kletig smuts som fastnar i borstarna som är "boven". Då kan smutspartiklar fastna i de kleggiga borstarna och repa lacken. Det syns som längsgående, raka repor i lacken. En rätt inställd automattvätt med tillräcklig dosering av tvättmedel ska inte repa lacken.

Handtvätt med högtryckstvätt är effektivare än automattvätt

Maskintvätt eller handtvätt – vilket är bäst? Ett ämne för ständiga diskussioner, båda kan vara fel och rätt. Men just på vintern är handtvätt bästa alternativet.

A) Att vintertid handtvätta bilen med högtryckstvätt ger (nästan alltid) ett bättre resultat än maskintvätt. Inget ont sagt om en välskött automattvätt med rätt dosering av kemikalier, men det är inte samma sak som en manuell tvätt med högtryck.

B) Använd högtryckstvätt, det är bilägarens viktigaste verktyg när det handlar om tvätt. Spola noga och se till att få bort all lös smuts som till exempel kan gömma sig bakom lister och registreringsplåtar.

C) Upplöst smuts ska rinna av bilen över en ren yta. Därför ska en bil spolas av nedifrån och upp, annars finns risken att smutsen fastnar igen men ännu hårdare. Efter bilschampot sköljer man uppifrån och nedåt.

D) Hur man än blåser på med högtryckstvätten blir det alltid kvar en tunn smutshinna på lacken. Den avlägsnas med tvättsvamp och ett bra bilschampo. Använd rikligt med vatten och skölja svampen så att ingen smuts fastnar.

E) Använd en stor tvätthink med galler i botten, då stannar smutsen längst ner och hamnar inte i tvättsvampen.

F) En liten avslutande, extra dusch med låsolja kan behövas för att dörrlåsen inte ska frysa. Även om man oftast använder det fjärrstyrda centrallåset kan batteriet "dö" på vintern och då måste man kunna använda nyckeln för att komma in i bilen och kunna ansluta startkablar.

Avslutningsvis kan vi tipsa om att man, för sinnesfridens skull, helst ska sänka ambitionsnivån på vintern. Det går inte att alltid ha en perfekt ren bil, vintertid. Men förbereder man sig (vaxa!) och följer våra tips ovan blir det både roligare och effektivare att tvätta bilen på vintern.



I vissa tvätthallar finns det borstar med flödande vatten och vaxshampo.
Här får man kontrollera noga att det inte finns smuts kvar från tidigare biltvättare.



Det är stor skillnad på avfettningsmedel och det märks speciellt vintertid.

Avfettningsmedel kan delas upp i fyra grupper:

- **Kallavfettning.**
- **Alkalisk avfettning.**
- **Mikroavfettning.**
- **Naturavfettning.**

Kallavfettning (eller petroleumavfettning, som det benämns ibland) är en aromatisk lacknafta som är väldigt bra på att lösa upp fet smuts. Vinterns dubbdäck sliter upp tjära från asfalten som fastnar på lacken, och den feta smutsen är i princip omöjlig att lösa upp utan kallavfettning.

Alkaliskt avfettningsmedel är ett tvättmedel löst i vatten. Vissa alkaliska avfettningsmedel blandar olika tensider, alkoholer och vatten för att få en bättre produkt som rår på många typer av smuts. Alkaliskt avfettningsmedel funkar utmärkt på en blöt bil och är som regel också rätt effektivt mot bromsdamm på fälgarna.

Mikroavfettningsmedel är en blandning av kallavfettning och alkaliskt avfettningsmedel. Blandningen kallas för en emulsion, då det är två medel som egentligen inte går att lösa i varandra. Mikroavfettningsmedel är som regel mycket effektivt vid rengöring men inte bra på en spolplatta med oljeavskiljare, då mikroavfettningen gör att kallavfettningen "smiter förbi" och hamnar orenat i avloppet.

Naturavfettning är en produkt som tagits fram med fokus på miljöhänsyn. Oftast är det någon typ av alkaliskt medel som blandats med alkohol och vatten. Naturavfettning ska inte underskattas, de är som regel förvånansvärt bra och effektiva mot många typer av smuts.



Supertvätt är effektivt på vintern men det tar bort tidigare vaxlager. Supertvätt är en blandning av avfettningsmedel, alkaliskt tvättmedel och vax. Rengör och återvaxar i ett moment.



På vintern är det bäst att stå på en spelplatta, med högtryckstvätt. På sommaren, som på bilden, kan det vara både bra och dåligt med handtvätt respektive maskintvätt.



En stor tvätthink med galler i botten är ett bra hjälpmedel. Smutskorn och småsten (usch!) hamnar i botten på hinken.



[Test av avfettningsmedel: Elva medel testade och vi väljer fyra effektiva vinnare]



[Guide: Maskintvätt eller handtvätt – båda kan vara bra och dåliga – så väljer du rätt]



[10 tips: Vårda din bil och minska värdefallet – detta kan du göra själv]



[15 bilvårdstips som förvandlar din bil till en pärla]



[Vanliga fel som du och andra gör vid biltvätt]



[Guide: 10 saker du måste tänka på vid avfettning av bilen]



[Hundhår i bilen – så städar du – tips, guide och så tar du bort dålig lukt]

HÖGSTA VÄXELN

6. Buick Riviera

Av Classic by GT -3 mars, 2019

När General Motors på 1960-talet bestämde sig för att bygga en självständig modell med namnet lånat från den franska medelhavskusten resulterade arbetet i en av de vackraste GT-bilar som har skapats på den amerikanska kontinenten.



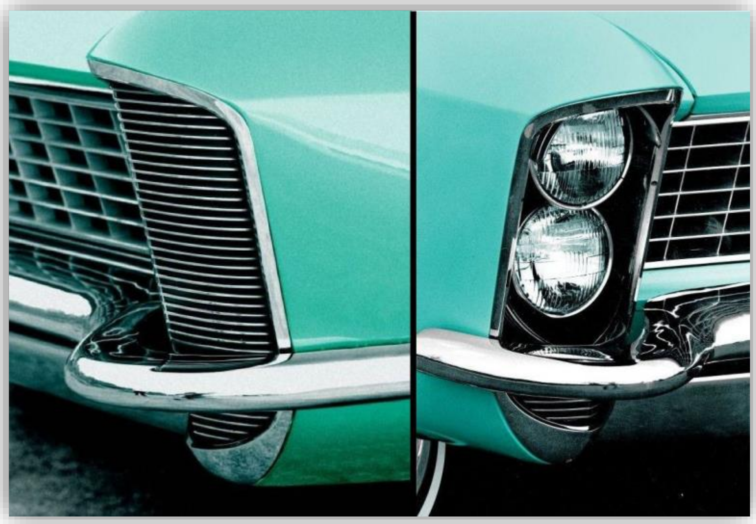
När Bill Mitchell drog täcket av produktionsversionen av Buick Riviera hösten 1962 möttes han av entusiastiska ovationer från jordens alla hörn. Mitchell hade just tagit över som chef för GM:s designavdelning efter Harley Earl, och han var het. I samma veva hade man godkänt designen för 1963 års Corvette Sting Ray, och Mitchells rykte som formgivare gick i taket (även om han nu inte själv ritade alla bilar han fick cred för, Ned Nickles lär ha gjort grovjobbet på Rivieran). Så renommerade formgivningsstjärnor som Serigio Pininfarina och Raymond Loewy höjde Rivieran till skyarna som USA:s vackraste bil under hela efterkrigstiden.

Stora ord, men publiken biföll och trots att bilen med genomsnittligt antal options kostade över 5 000 dollar sålde man 40 000 exemplar under det första året. Rivieran utgjorde därmed tio procent av Buicks försäljning, men man hade kunnat sälja betydligt fler bilar om inte GM hade bestämt sig för att hålla nere produktionstalen för att ge ägarna och modellen en viss exklusivitet.

Rivieran var tänkt som en direkt utmanare till Fords framgångsrika Thunderbird, en hardtop (utan mittstolpe) med plats för fyra (eller fem eller sex om man valde soffa fram). Rivieran blev dock ett halvnummer större än T-birden, även om den i jämförelse med sin grundstomme LeSabre upplevdes kompakt och nästan nätt, sina 5,3 meter och 1,8 ton till trots.

Motormässigt bestyckades den med 401- alternativt 425-kubik- tummare som gav 325 respektive 340 SAE-hästar, vilket med tidens mått mätt gav ordentliga prestanda. Sprinten till 100 km/h avverkades på åtta sekunder med den standardmonterade trestegade automatlådan, och toppfarten var 185 km/h med 425-motorn.

De amerikanska motorjournalisterna var också entusiastiska. Buick hade arbetat på att sänka rollcentrum, och den lägre vikten i förhållande till sedanen som använde samma chassikomponenter gjorde den spänstigare på vägen. Högfartsstabiliteten ansågs förstklassig.



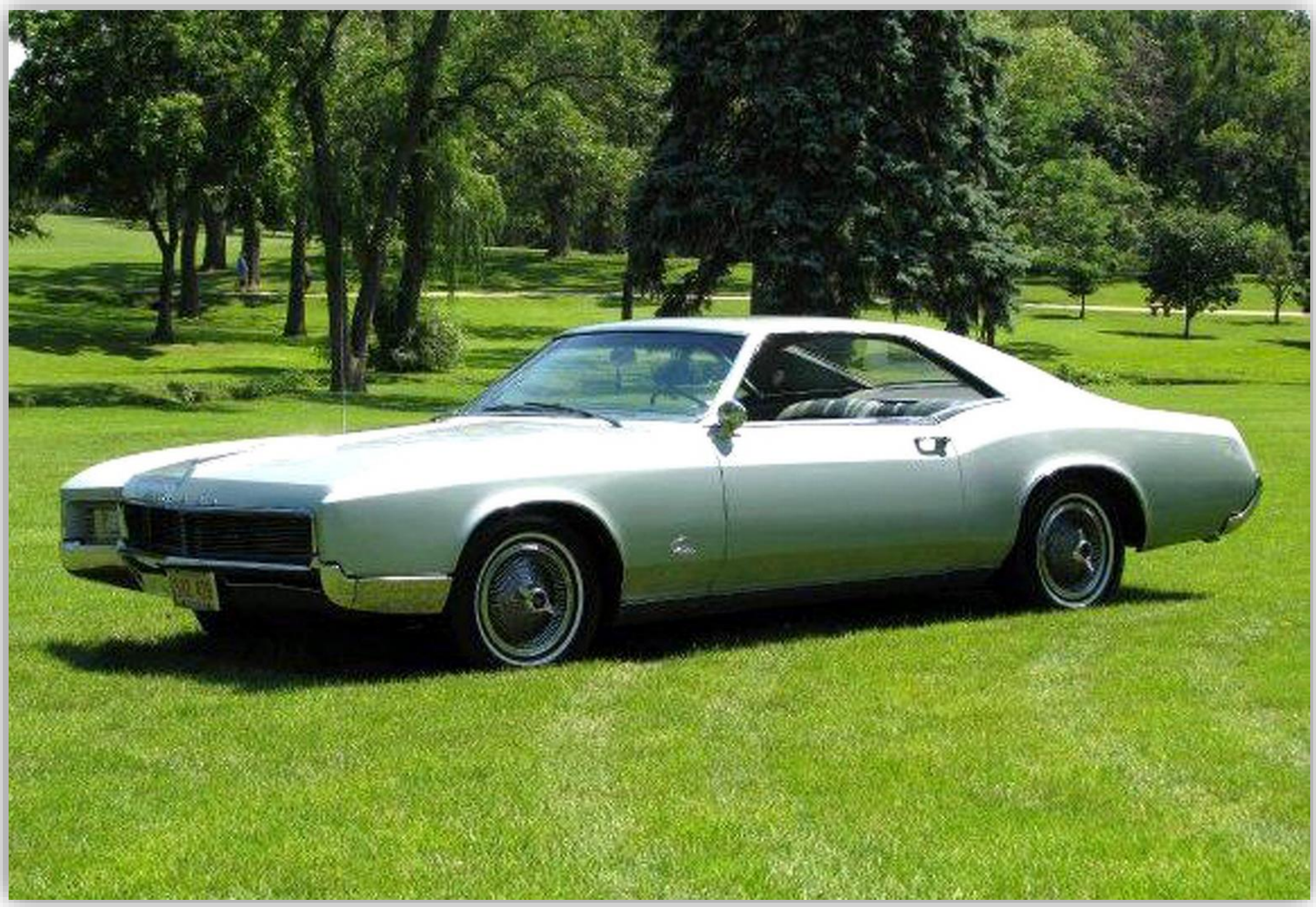
På 1965 års modell gömde sig framlyktorna bakom luckor i framskärmarna.

Även i Europa mottogs Riviera väl, och för att inte exporten skulle påverka leveranserna på hemmamarknaden beslöt man sig för att skeppa över komponenter till Opel-fabriken i Antwerpen och bygga Europabilarna direkt på plats. Bilar som utmärkte sig med sin fullödiga utrustningsnivå, och också prissattes rejält i Europa. Här i Sverige kostade en Riviera nästan 50.000 kronor i mitten av 1960-talet, vilket var i höjd med vad Mercedes-Benz dyraste coupémodeller kostade här hemma.

Den första generationen Riviera överlevde i tre år, och den sista årgången är den mest eftertraktade eftersom den fick det snygga ljusarrangemanget under framflyglarnas ändar, och även byggdes i en hetare Gran Sport-version med “Wildcat”-motor på 360 hästar.

1966 var det dags för generationsskifte, och medan designproffsen tycker att det var till det sämre, ansåg dåtidens publik att de mjukare linjerna var av godo och köpte Rivieror som aldrig förr.





Andra generationen av Riviera fick ett mindre vågat yttre än föregångaren



Rivieran var även i sin andra generation en mycket väl hopkommen design, en klassisk GT-vagn i sin prydno. Förarplatsen är rätt spejsad och skulle kunna vara hämtad från en Citroën med dess badrumsvågsrulle till hastighetsmätare, och man har behållit gimmicken med de infällbara lamporna i ny tappning.

Den andra generationen av Riviera blev också den bäst säljande, trots att de senare årgångarna av tvåan är de som har minst attraktionskraft på dagens köpare. Man krånglade till både front och akter en del, och den sista årgången med fenderskirts går inte hem i alla kretsar, även om den i dagens ljus känns exotisk och rätt snygg. Kritiken mot tvåans design ledde till att man tog ut svängarna rejält med trean, som lånade hela akterpartiet från Mitchells paradstycke Corvette Sting Ray. Boat tail-aktern och den kaxigt svepande karosslinjen över bakhjulen fick den verkligen att sticka ut från mängden – tydligen i överkant, eftersom försäljningen raskt dök.



Tredje generationens riviera fick ett Corvette-inspirerat bakparti, men sålde inte lika bra som tidigare generationer

Därför överlevde den tredje generationen bara i tre år, och under det sista produktionsåret 1973 hade man slipat av de mest extrema vinklarna och gjort den mindre speciell.



Buick Riviera 1966

Klassiker

7. Grattis Ford Galaxie!

Publicerad 13 mars **2009**

I dag när Greger har namnsdag passar vi på att hylla Galaxie!



Galaxie introducerades som en toppmodell i Fords fullsize-serie 1959.
En lyxigare Fairlane. Här Galaxie Sunliner Convertible.

Galaxie var toppmodellen i Fordprogrammet när den introducerades 1959. Den delade allt väsentligt med bread and butter-modellen **Fairlane** men hade en lite annorlunda kaross.

1967 blev Ford LTD toppmodellen i programmet men Galaxie levde kvar som modellnamn fram till 1974.

Drygt 20 år senare kom minibussen **Ford Galaxy** som togs fram i samarbete med Volkswagen-gruppen och som även såldes som Seat Alhambra och Volkswagen Sharan. När Galaxy 2006 kom i sin andra upplaga delade den istället bottenplatta med bland andra **Volvo V70**.



Ny kaross redan 1960, Ford lämnade 1950-talet direkt.



De stora runda bakljusen var ett Ford-signum,
här är en Galaxie 500 Club Victoria 1962.



Fortfarande 1964 var Galxie toppmodellen i Fordprogrammet.
Här en 500 XL Hardtop Coupe



967 blev Galaxie nedpetad i Ford-hierarkin, den nya toppmodellen hette LTD.
Galaxie levde dock vidare, här är en -69:a.



Galaxie 500 Hardtop Coupe 1973



Monark MCB 1279

SLUT